SEÑOR PRESIDENTE.- Está abierto el acto.

(Es la hora 11 y 48 minutos.)

La Comisión de Hacienda tiene el gusto de recibir al Presidente de la Administración Nacional de Puertos, ingeniero Alberto Díaz, y al Director vocal, José Pedro Pollak. Les pedimos disculpas por la demora, pero el Senado está sesionando de manera extraordinaria.

El motivo de la convocatoria es el proyecto de ley que se encuentra a estudio de la Comisión, sobre los servicios de dragado de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR DÍAZ.- En primer lugar, quiero decir que el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas está enterado del tema y nos dio el aval para concurrir a esta Comisión. En realidad, iba a asistir el Directorio en pleno, pero el señor Vicepresidente está acompañando la misión oficial que se encuentra en Corea, y por eso venimos nosotros.

El tema que nos ocupa es el artículo único del proyecto de ley -que consideramos adecuado- por el que se interpreta que los servicios de dragado de la Administración Nacional de Puertos quedan comprendidos en las excepciones previstas por el artículo 33 del TOCAF. Se trata de algo que venimos planteando desde hace años para facilitar las operaciones de dragado y que consiste en una excepción al mecanismo de compra general previsto en la normativa vigente.

A los efectos de que los señores Senadores entiendan, debo señalar que la actividad de dragado es fundamental para el Puerto de Montevideo, sobre todo desde el punto de vista de los recursos que nos insume del presupuesto interno. En este sentido, alrededor del 30% de nuestros recursos se destina al dragado, entre otros motivos porque las dotaciones de las dragas son de muchas personas. Por tanto, cualquier mecanismo que nos permita agilitar la modalidad de compra, realmente va a significar un ahorro, un beneficio para la empresa y, por ende, para la actividad logística del país.

Nosotros habíamos pensado que necesitábamos algo que nos ayudara a comprar en forma más expedita y entendemos que la redacción que se nos propone cumple con ese objetivo.

Antes de que me lo pregunten, quiero decir que nos comprometemos a utilizar este mecanismo como excepción, tal como está previsto, y no en los trabajos planificados de dragado anual o bianual. Esto es para atender emergencias, como la rotura de equipos que se encuentren trabajando.

SEÑOR POLLAK.- Cuando ingresé a la Administración Nacional de Puertos, por razones que no vienen al caso no tenía una muy buena impresión del dragado público. Al empezar a estudiar el tema comprobé que se había producido un acontecimiento más o menos reciente en el que, por medio de una licitación, se contrató a una empresa con un cierto precio; al poco tiempo hubo otra licitación por otro proyecto y se dio un aumento súbito de los precios. Luego vino una tercera empresa a trabajar y bajó los precios, pero nada nos garantiza que esas tres empresas no se consoliden para llegar a un acuerdo.

A su vez, por otro lado, comprobé que el dragado que hace la Administración Nacional de Puertos es eficiente y sirve como regulador de precios. Por tanto, entiendo que el dragado no debe ser todo público ni todo privado; el Estado debe tener un dragado chico y fuerte que actúe como regulador de precios.

Nosotros estamos midiendo el costo del dragado y permanentemente estamos mejorando el procedimiento para hacerlo, incorporando esa cultura a los funcionarios de la empresa. Sin embargo, si cada vez que se rompe la maquinaria -las dragas son muy castigadas- se demora seis u ocho meses en hacerla funcionar debido a los trámites licitatorios, se genera una contradicción interna en la cultura de eficiencia que se le está incorporando al funcionario: por un lado se quiere que se apuren los

trabajos y, por otro, se produce un enlentecimiento cuando hay que hacer una reparación o comprar un repuesto. Esa compra puede ser menor, pero paraliza la actividad del dragado, y una draga parada resulta carísima.

Como decía el ingeniero Díaz, no estamos pensando utilizar esta iniciativa para las grandes reparaciones planificadas anualmente -que se seguirían haciendo por el sistema tradicional- sino para las urgencias. Me parece que es un mecanismo que va a ayudar mucho a la mejora de la gestión del dragado de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR TAJAM.- Se ha hecho referencia a las operaciones realizadas por las empresas -en particular, alguna extranjera- y a las que puede efectuar la Administración Nacional de Puertos. Me pregunto si ese es el ámbito de competencia al que se alude cuando se expresa que la ANP necesita de este mecanismo de excepción en virtud de encontrarse en condiciones de competencia. Me plantearon una interrogante en este sentido y me gustaría que quedara bien claro cuál es ese ámbito de competencia que, en parte, actúa como fundamento del proyecto de ley.

SEÑOR DÍAZ.- En el planteo original quisimos mostrar que estamos compitiendo a nivel de la región. El puerto de Montevideo está en competencia directa con los puertos de Río Grande y de Buenos Aires, por lo que una traba en el proceso del dragado provoca que barcos que tendrían que venir a nuestro país se desvíen hacia otro lado. Por este motivo necesitamos que se realice el dragado. Ese fue el espíritu con el cual se empleó el término “competencia”.

Por otro lado, reafirmamos lo que expresa el doctor Pollak. No es cierto que si no hacemos licitaciones vayamos a adjudicar a cualquier precio, porque tenemos un precio de referencia que surge de nuestra actividad, que no es malo. No pretendemos salir a competir y a hacer dragado afuera con nuestros equipos -ese no es el enfoque- sino que buscamos dragar lo que sea necesario para mantener abiertas las vías de llegada de los barcos. Obviamente, a la hora de fijar un precio de referencia, si al evaluar la gestión -cosa que se hace tomando en cuenta los metros cúbicos que se extraen al año y lo que se gastó- las dragas estuvieron mucho tiempo paradas, ese número se verá distorsionado.

SEÑOR TAJAM.- Eso es muy claro.

Muchas gracias.

SEÑOR POLLAK.- Quisiera agregar que el dragado es esencial; profundizar los canales va a ser cada vez más importante para la logística nacional. Si Uruguay no tiene una pequeña e importante herramienta propia, cuando las empresas del mundo vengan a cotizar precios no van a tener un regulador que marque los montos. Esta sería una forma de defender, no solo la soberanía, sino también el equilibrio de los precios. Pensamos que este es un pequeño insumo que permitirá mejorar la gestión en ese sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Hacienda considerará el proyecto de ley y, de ser necesaria alguna nueva consulta, requeriremos su presencia una vez más.

Les agradecemos su comparecencia y esperamos a corto plazo tener novedades sobre la iniciativa.

SEÑOR DÍAZ.- Los agradecidos somos nosotros por habernos permitido dar nuestra opinión sobre el proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Es la hora 12 y 5 minutos.)